[illegible]e Année — N° [illegible] — 50 Centimes — 28 Décembre 1907 — Tous les Samedis

LA VIE AU GRAND AIR

Dans ce Numéro : Un Raid au Mont-Genèvre

EN AUTOMOBILE AU MONT GENÈVRE

La voiture quitte la route pour essayer de traverser le plateau recouvert de 1 mètre de neige. *Voir pages 494 et 499.*

Publications Pierre Lafitte & Cie
Je Sais tout ○ Fermes et Chateaux ○ Femina
Musica ○ L'Art et les Artistes ○ [illegible]
30, Av. des Champs-Elsyees et 9, Av. de l'Opera

Abonnements :
Paris et Départements .. .. 24 *francs*
Étranger .. .. 28 *francs*
Changements d'adresse [illegible]

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France

VOITURE DE PROMENADE
avec Parasol mobile et articulé.

DUPONT

Fabricant breveté s. g. d. g.
FOURNISSEUR des HOPITAUX
à Paris, 10, Rue Hautefeuille, 10
près l'Ecole de Médecine.
LES PLUS HAUTES RÉCOMPENSES.
ENVOI FRANCO DU CATALOGUE.

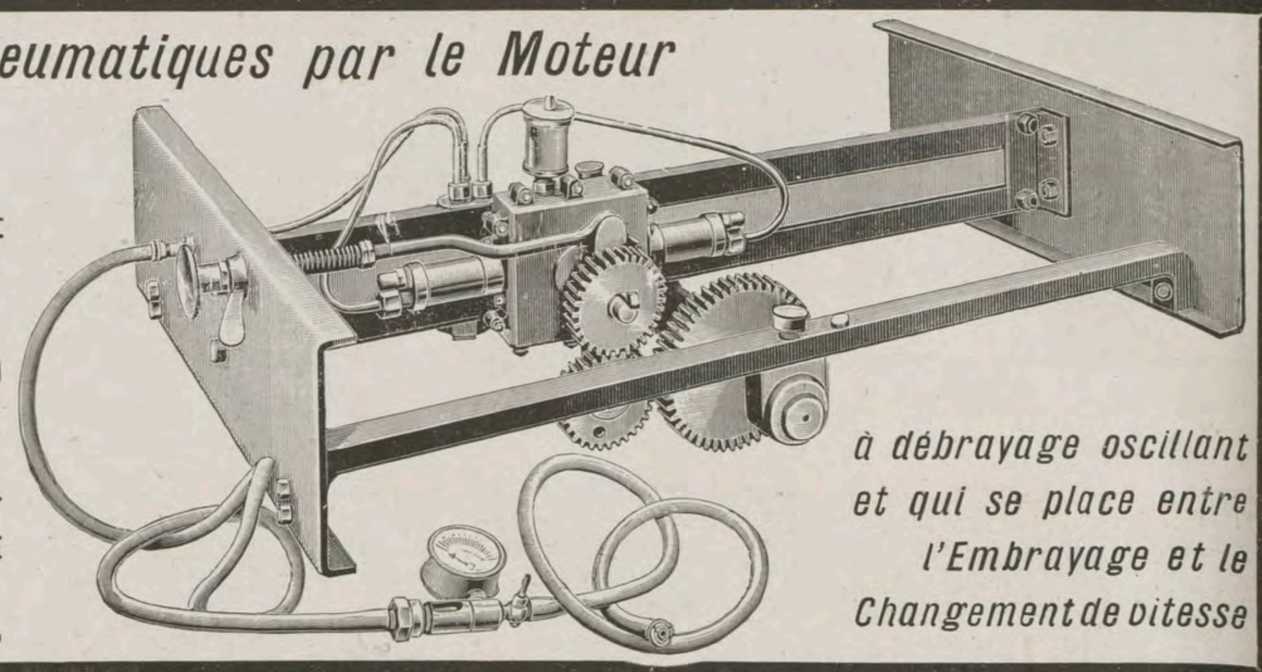
Pour gonfler les Pneumatiques par le Moteur

adoptez la

Pompe

B. R. C.

(ALPHA)



à débrayage oscillant et qui se place entre l'Embrayage et le Changement de vitesse

BOAS, RODRIGUES & CIE
67, boul. de Charonne, PARIS

EPILEPSIE GUÉRISON CERTAINE. Dem. Notice. Dr BOURDAUX, FLEURANCE (Gers).

LA PLUS SOUPLE

LA VRAIE VOITURE DE TOURISTE, c'est la

BERLIET

qui détient toujours le record de la consommation

SIÈGE SOCIAL : 239, Avenue des Ponts, LYON

Agent à Bordeaux :
PINAUD-DUANIP
92-94-96, boul. de Caudéran

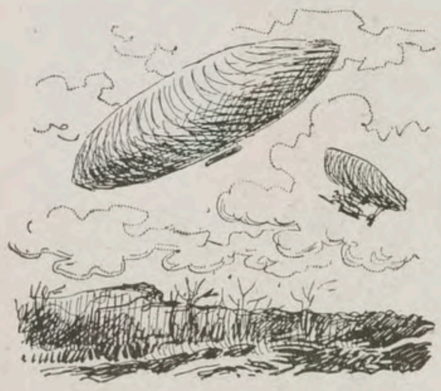
Agent à Paris :
TART & Cie
2, avenue Alphand

LA PLUS SIMPLE

ALGÉRIA

LA REINE DES MARQUES
Pour Voiturettes
Motocylcettes
Bicyclettes
4 et 6, boulevard Bourdon,
NEUILLY-SUR-SEINE

La Semaine Comique, par Henriot



Après avoir attaqué les trains, les apaches se préparent à attaquer les ballons en marche.

LA COURSE NEW-YORK-PARIS
Les ours du Pôle se préparant à vendre chèrement leur peau.

LE DIABOLO PARLEMENTAIRE
Député jonglant à la tribune avec les millions du Budget.

— Ce tournant est si dangereux que tous les pneus y craquent : aussi j'ai installé ici un petit magasin de pneumatiques.
— Mais voilà une voiture qui a passé sans accident !
Elle devait avoir des pneus Gaulois.

PARFUM
FLORAMYE
L.T. PIVER
PARIS

MOTO
NAPHTA

HERNIE GUÉRIE

par le Nouveau BANDAGE MEYRIGNAC
Accepté p'la Société de Chirurgie de Paris
Recommandé par les Membres du Corps Médical.

Cet appareil en forme d'arbalète est invisible sur le corps supprime le **ressort** du dos et le **sous-cuisse.** Le malade peut se livrer à tous les travaux sans éprouver de *gêne* Par sa pression constante il mène à la guérison Env. Catalogue
MEYRIGNAC, Spécialiste-Herniaire, 229, Rue St-Honoré, Paris.

CYCLES & MOTOCYCLES
de toutes Marques
APPAREILS PHOTOGRAPHIQUES
de toutes Marques
PAYABLES EN 12 ET 15 MOIS
à L'INTERMÉDIAIRE 17, R. MONSIGNY PARIS
(CATALOGUE FRANCO)

LA REVANCHE DE LA GRENOUILLE

— Oui, mon vieux ! Plus grosse que toi !...
Grâce au **Gonfleur Michelin...**

DEFIEZ-VOUS, Madame

de l'action nocive du temps. — Prenez tous les soirs au coucher deux dragées de **ROMASTINE BOUTY.**
Ce produit **AUGMENTE RAPIDEMENT L'AMPLEUR DES SEINS, LES RAFFERMIT ET LEUR DONNE UNE APPARENCE DE JEUNESSE PERPÉTUELLE.**

LE FLACON : 10 fr. — Envoi franco contre mandat-poste.
Laboratoires **BOUTY.** 1, Rue de Châteaudun, Paris.

OPINION DES CHAUFFEURS
qui les emploient

LES CHAINES RAFER

POUR AUTOMOBILES SONT SUPÉRIEURES

CAPSULES
de Quinine de Pelletier

Elles sont souveraines pour combattre les *rhumes, la grippe, l'influenza, les migraines, névralgies,* et en général les accès fébriles qui se manifestent au début de toutes les maladies.

UNE CAPSULE est plus active qu'un grand verre de quinquina.

Exiger le nom PELLETIER sur chaque Capsule. PELLETIER

Pharmacie VIAL, 20, rue de Châteaudun, PARIS

SANTAL MIDY

INOFFENSIF.
D'une pureté absolue.
GUÉRISON RADICALE
et rapide des écoulements qui exigeaient autrefois des semaines de traitement par le copahu, le cubèbe et les injections.
113, fg. St-Honoré, PARIS et toutes Phies

La Vie au Grand Air

ABONNEMENTS :
Paris et Départements ——— 24 fr.
Etranger ——— 28 fr.
Changement d'adresse : 0 fr. 75

28 Décembre 1907 ✠ N° 484
PUBLICATIONS PIERRE LAFITTE & Cie
90, avenue des Champs-Élysées, PARIS ✆ Téléph. 528-64, 528-66, 528-68
Publicité : HUGUET-MINART & Cie, 11, boulev. des Italiens

PUBLICITÉ :
Pages d'Annonces, la ligne ——— 2 fr.
La Page ——— 600 fr.
Encartage ——— 750 fr.

(Plaque Lumière.)

LA FINALE DU CHAMPIONNAT DU MONDE DE LUTTE

Le championnat du monde de lutte, qui se disputait aux Folies-Bergère, est revenu à l'Italien Raicevitch. Ce lutteur, qui était presque un inconnu pour nous, s'est, dès ses débuts, montré supérieur aux meilleurs. Il a fait preuve, pendant tout le tournoi, d'une science, d'une vigueur et d'une courtoisie qui lui valurent la sympathie de tous les spectateurs. La finale du championnat le mettait aux prises avec le fameux Laurent le Beaucairois. Giovanni Raicevitch dut s'employer à fond pour venir à bout de ce dangereux adversaire, qu'il tomba par un surpassé de prise d'épaules, en 44 m. 57 s.

Un nouveau Classement pour les Courses

Par H. PETIT

Frappé des inconvénients que présente le classement suivant les errements actuels, notre confrère les *Sports* imagine un nouveau procédé. C'est, en somme, la mutualité appliquée aux courses. Est-ce là le classement idéal ?

Sous ce titre, paraissait récemment dans les *Sports*, un projet intéressant de classement pour les courses d'automobiles où sont engagées plusieurs voitures de la même marque.

Nous nous proposons d'exposer à nos lecteurs cette idée, qui sera vraisemblablement féconde, et de montrer quels changements auraient été apportés dans les classements de nos grandes épreuves si elle y avait été mise en pratique.

Jusqu'alors, le règlement adopté pour les courses est le suivant, éminemment simple : « La voiture qui a accompli dans le moins de temps le parcours total est classée première ».

C'est simple, évidemment, mais est-ce complètement juste? Non, certainement.

Quel est le but des courses de vitesse? C'est, pour la maison qui y engage ses voitures, d'établir l'excellence de sa fabrication.

Les moteurs et les transmissions qui, soumis à la dure épreuve d'une marche prolongée à pleine charge, à toute allure, dans les cahots de la route, les traîtrises des virages et des dépassements, auront résisté jusqu'au bout, auront déjà acquis une solide réputation. Mais les meilleures des voitures ne seront-elles pas celles qui, à régularité égale, auront marché le plus vite? Oui, évidemment. Reste à trouver le règlement qui permet de mettre en évidence ces deux qualités: régularité dans la vitesse.

L'idée exposée par les *Sports* Au lieu d'obliger chacune des trois voitures d'une équipe à faire, par exemple, 10 tours du circuit, donnez 30 tours à faire aux trois voitures, comme elles voudront; il suffira, en somme, qu'on ait vu passer au poteau 30 fois une voiture de la marque X, pour que la marque X ait fini l'épreuve.

Le nouveau règlement sera tout aussi simple que l'ancien, et la montre seule suffira pour suivre l'épreuve. Au lieu de noter les tours de chaque voiture, notez le nombre de tours de la marque, sans distinction de voiture, et l'heure de passage pour chaque tour. Au 30e tour, halte! soustraction faite de l'heure de départ, vous aurez le temps du gagnant.

Reste à déterminer l'heure de départ de l'équipe : rien de plus simple.

Au lieu de séparer les voitures d'une même firme, faites-les partir à la queue leu-leu : la première à 6 h. 1, la deuxième à 6 h. 2, la troisième à 6 h. 3.

L'heure de départ moyenne qui servira au classement sera celle de la seconde, soit 6 h. 2. Donc, tout aussi simple que l'ancien est notre nouveau règlement. Tout aussi sportif, aussi. Le public suivra l'épreuve avec le même intérêt; que dis-je, avec un intérêt plus grand.

L'intérêt de l'épreuve augmente Je m'explique : Quand, dans le Grand Prix de 1907, par exemple, on apprit l'accident qui immobilisa longtemps Bablot, on conclut immédiatement, et avec raison, qu'il avait perdu toute chance de se classer dans les premiers. Quand on vit revenir, triste et abattu, le malheureux Duray, l'espoir disparut de voir la croix de Lorraine figurer au classement.

Donc, à chaque panne l'intérêt se localise. Bientôt, trois ou quatre voitures seules sont suivies avec émotion; les autres passent au milieu de l'indifférence générale.

Rien de semblable avec le nouveau système. Soient, par exemple, trois conducteurs A., B., C., d'une même maison. Leurs voitures marchent vite et régulièrement. Tout d'un coup, au sixième tour, A. est en panne, B. et C. ont fait chacune leurs 6 tours, soit, en tout, 18 tours pour la maison. B. et C. continuent. A. répare après quelque temps, alors, par exemple, qu'il leur reste, à tous les trois, 5 tours pour finir. B. prend un virage trop large et se retourne. Il est hors de course. Si A. et C. marchent assez vite, ils peuvent arriver à couvrir leurs 5 tours et l'équipe peut gagner la course.

Avec les errements actuels, cette équipe aurait été éliminée de la Coupe de régularité, alors que l'équipe D. E. F., qui a marché lentement, en ménageant ses voitures, arrivant au complet, aurait peut-être remporté le prix, quoique le temps total de ses tours soit supérieur à celui des coureurs A. B. et C.

Il était intéressant de voir quels changements aurait apportés, dans le classement des Grands Prix déjà courus l'introduction de ce règlement.

Notre confrère les *Sports* a fait le travail pour le Grand Prix de 1907, avec cette restriction cependant, que, les voitures vites s'étant arrêtées après leur 10e tour, alors que les autres, n'en ayant fait que 5, par exemple, auraient pu être secourues par les premières, il convenait de prendre le classement avant la fin de l'épreuve.

Nous reproduisons ici le tableau publié par les *Sports*, en supposant que le parcours imposé à chaque équipe était de 15 tours :

	FIAT				DARRACQ				BRASIER				RENAULT				LORRAINE-DIETR.				GERMAIN			
	h.	m.	s.		h.	m.	s.		h.	m.	s.		h.	m.	s.		h.	m.	s.		h.	m.	s.	
1er tour.	0	39	55	Wagner	0	41	47	Hanriot	0	43	19	Barillier	0	40	39	Sisz	0	40	0	Duray	1	1	45	Degrais
2e —	0	41	53	Lancia	0	41	59	Rigal	0	45	46	Baras	0	51	19	Farman	0	41	32	Rougier	1	8	24	Perpère
3e —	0	42	45	Nazzaro	0	42	6	Caillois	1	26	41	Barillier	1	21	55	Sisz	0	41	35	Gabriel	1	12	8	R. Brault
4e —	1	18	47	Wagner	1	22	10	Hanriot	1	27	25	Baras	1	41	0	Farman	1	19	54	Duray	2	1	3	Degrais
5e —	1	21	48	Lancia	1	23	34	Caillois	1	54	19	Bablot	2	2	28	Sisz	1	22	13	Gabriel	2	6	12	Perpère
6e —	1	23	29	Nazzaro	1	24	44	Rigal	2	7	37	Barillier	2	16	53	Richez	1	23	6	Rougier	2	8	11	R. Brault
7e —	1	59	1	Wagner	2	2	48	Hanriot	2	9	10	Baras	2	53	27	Sisz	2	0	21	Duray	2	57	34	Degrais
8e —	2	2	5	Lancia	2	4	55	Caillois	2	36	34	Bablot	3	4	35	Richez	2	1	27	Gabriel	3	7	11	Perpère
9e —	2	3	37	Nazzaro	2	6	6	Rigal	2	48	37	Barillier	3	32	42	Sisz	2	14	33	Rougier	3	14	42	R. Brault
10e —	2	41	36	Lancia	2	46	6	Caillois	2	52	57	Baras	3	55	48	Richez	2	39	10	Duray	3	59	33	Degrais
11e —	2	42	40	Nazzaro	2	50	42	Rigal	3	19	41	Bablot	4	11	56	Sisz	2	43	21	Gabriel	4	8	42	R. Brault
12e —	3	27	9	Lancia	3	33	15	Caillois	3	38	0	Baras	4	44	45	Richez	2	56	26	Rougier	4	20	45	Perpère
13e —	3	28	37	Nazzaro	3	39	11	Rigal	3	40	0	Barillier	4	54	13	Sisz	3	24	55	Duray	4	56	25	Degrais
14e —	4	6	42	Lancia	3	49	19	Hanriot	4	22	12	Barillier	5	32	41	Richez	3	32	25	Gabriel	5	7	10	R. Brault
15e —	4	7	20	Nazzaro	4	16	14	Caillois	4	23	8	Baras	5	33	10	Sisz	3	37	25	Rougier	5	26	12	Perpère

Ce tableau est fertile en enseignements : on y voit, par exemple, que l'équipe Fiat, d'abord première, perd, à partir du 10e tour, parce qu'elle n'a plus que deux voitures en ligne. — Elle se maintient cependant dans un bon rang, parce que ses voitures vont vite.

L'équipe Lorraine-Dietrich, qui termine avec ses trois voitures marchant bien toutes les trois, passe en tête d'une façon nette et finit avec une avance remarquable.

Somme toute, le classement serait :

1. Lorraine-Dietrich en	3 h.	37 m.	25 s.
2. Fiat.	4	7	20
3. Darracq.	4	16	14
4. Brasier.	4	23	8
5. Germain	5	26	12
6. Renault	5	33	10

Empressons-nous d'ajouter que ce classement n'a de valeur que comme exemple : il est probable qu'il aurait pu changer si on avait pu prendre les 10 tours de l'épreuve, l'allure des concurrents pouvant changer du 15e au 30e tour, et de nouvelles pannes se produire.

Remarquons que l'affichage d'un tel tableau est tout aussi simple que l'affichage ordinaire, et que, muni d'une feuille de papier et d'une montre, n'importe qui peut suivre de bout en bout les péripéties de la course.

Un grave inconvénient Une critique, pour finir : peut-être l'équipe classée première ne sera pas la plus vite. — Je m'explique : Supposons le cas où les trois voitures A.B.C. de l'équipe X arrivent à la file et dans l'ordre A.B.C., le dernier tour étant accompli par la voiture C. L'équipe X est classée première et elle a accompli juste 30 tours dans un temps t.

L'équipe Y a ses trois voitures D. E. F. placées aussi l'une derrière l'autre, mais derrière et à peu de distance de A. B. et C. Elle a fait 29 tours, et finit à son 30e quand D arrive au poteau, peu de temps après C. — Elle est donc classée seconde ; mais pendant le temps $t+\varepsilon$. elle a accompli presque 32 tours : les voitures E et F ont en effet fait un dernier tour inutile.

Le cas que nous envisageons ne se produira peut-être pas. Mais il est possible. C'est, je crois, le seul qui soit défavorable pour la justice du nouveau mode de classement.

Il ne nous semble pas qu'on puisse parer facilement à cet inconvénient.

Le classement idéal... théorique Il y aurait bien un autre procédé, très simple... théoriquement : lâcher les voitures sur une piste, et, au bout d'un temps fixé à l'avance, déclarer finie l'épreuve. On totaliserait alors les distances parcourues par chaque équipe, et celle qui aurait fait le plus long voyage aurait gagné.

Le problème revient, en somme, à donner le départ simultanément à toutes les voitures réparties sur le circuit, et à les arrêter simultanément. (Renvoyé pour examen à une commission formée de chronométreurs « à l'œil » et d'agents énergiques munis du classique bâton blanc.)

En somme, malgré l'inconvénient grave signalé plus haut, l'idée de notre confrère des *Sports* est intéressante, et nous souhaitons son succès, car, en somme, le procédé actuel est encore bien plus loin de la perfection.

H. PETIT.

Les Tabarins de l'Atmosphère américaine

Par FRANÇOIS PEYREY

Il est triste de constater que dans un sport aussi sérieux que l'aéronautique, de temps en temps on assiste aux exhibitions de gens peu scrupuleux qui confondent le mot « bluff » avec le mot « science »

Lincoln Beachey.
Vainqueur de la Course des dirigeables (?) de Saint-Louis.

Je me suis accordé, avant d'écrire ces lignes malheureusement trop brèves, une satisfaction toujours nouvelle, quoique souvent renouvelée, encore que ce plaisir peu délicat ne laisse pas, au contraire d'être assez grossier : j'ai feuilleté certain dossier que je possède parmi mes documents aéronautiques, certain dossier gonflé à outrance, réceptacle fatigué des faits et gestes malencontreux des bouffons aériens, des *Tabarins de l'atmosphère.*

Aujourd'hui, grâce à l'Aéro-Club de France, les « capitaines » sont dans le marasme Les uns ont vécu, fracassés ou noyés ; les autres, qui survécurent aux carambolages dans les toitures, par les fils télégraphiques ou à haute tension, aux descentes précipitées de matériels pourris, ont passé l'eau ! Ils paraissent s'être donné rendez-vous en Amérique, aux Etats-Unis, et, suivant le « goût du jour » abandonnent le sphérique, pratiquent le dirigeable!

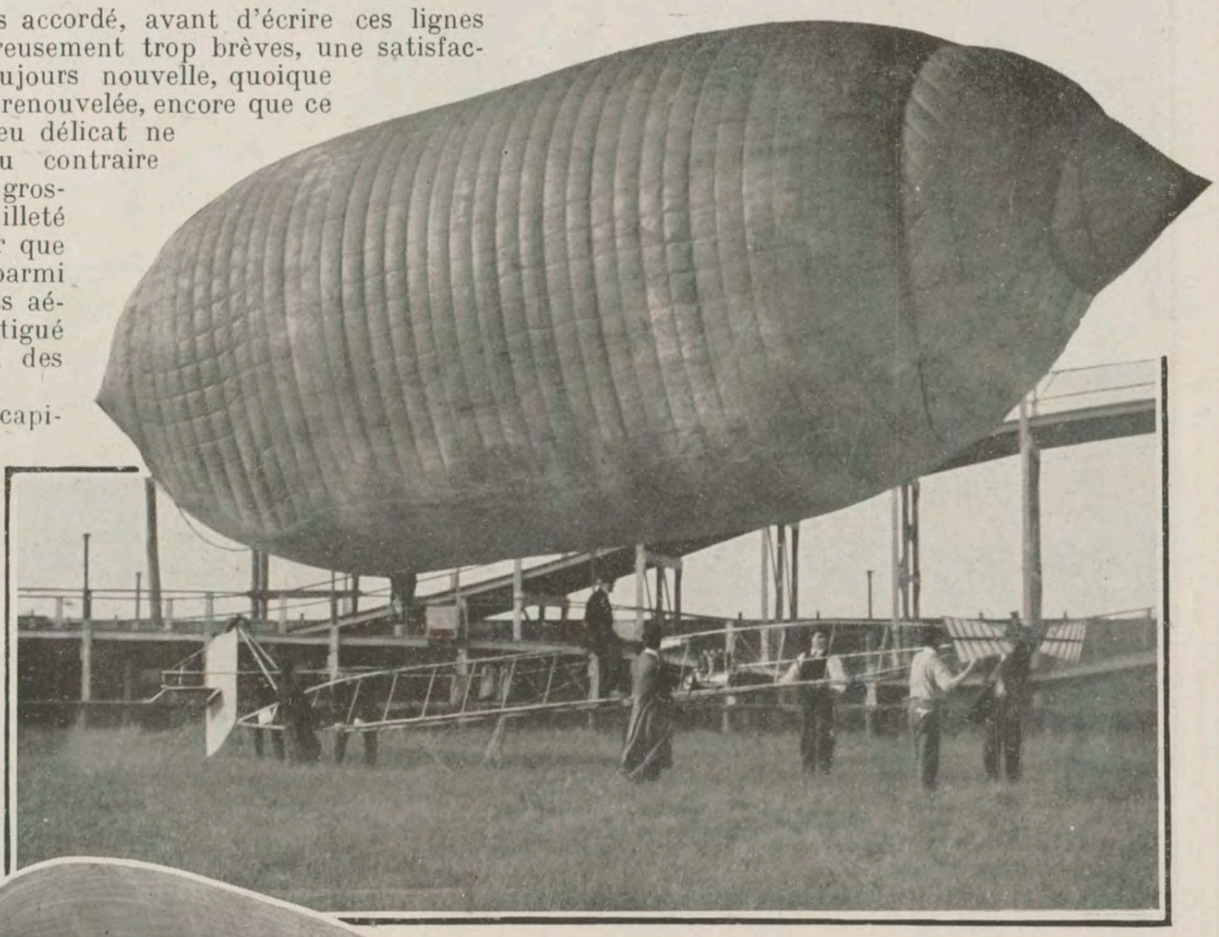
Quels dirigeables ! Jetez les yeux sur ces carènes d'aéronats (?). Admirez ces larves « horrificques », ces abracadabrantes suspensions, la pureté des lignes et la permanence de la forme! Parlerai-je de leur force motrice, de leur partie mécanique, des moteurs d'un demi-cheval de puissance, d'hélices fabriquées à coup de marteau dans un morceau de tôle? Vous dirai-je que tel de ces individus actionne son propulseur au moyen de pédales commandées par ses propres mollets, et tricote dans le lit du vent qui l'emporte ainsi que ses concurrents

Ne riez pas : il s'agit d'une épreuve de dirigeabilité aérienne disputée à Saint-Louis par des dirigeables d'exportation, suivant le mot heureux de la revue l'*Aérophile.* Ce fut inénarrable, fabuleusement drôle, hilarant à ce point que les habitants du Missouri n'en pourront perdre le souvenir.

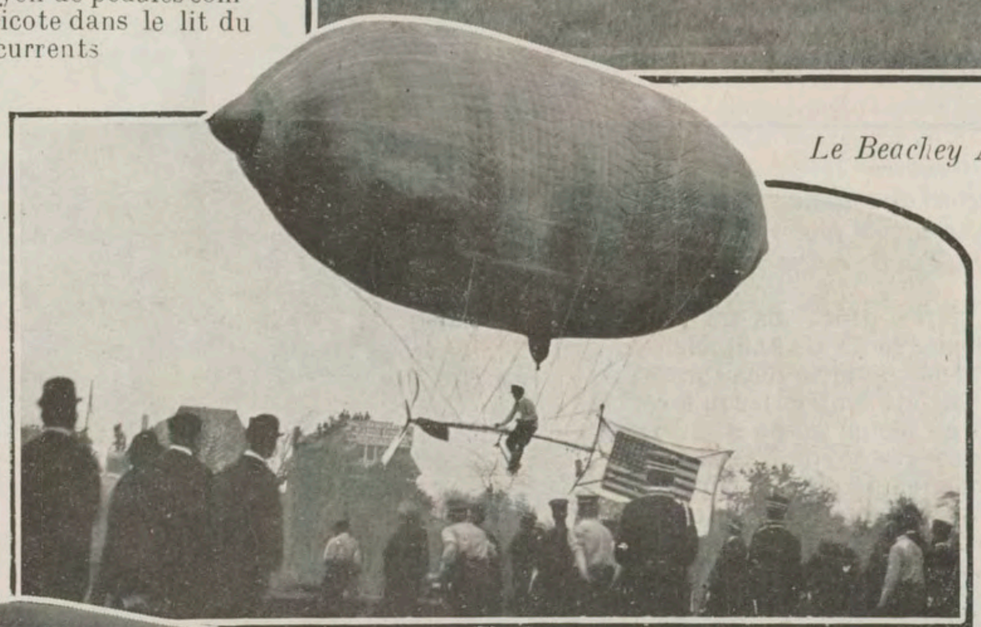
Il manquait néanmoins à cette fête l'un de ces modernes Tabarins. Las! élevé récemment de Jamestown, il s'embarquait sur la mer, après un vif pugilat avec divers obstacles, y traînait lamentablement. Mais les flancs du cuirassé *Alabama*, mouillé de fortune par la rade, en face de la ville, s'opposèrent à son essor mouvementé. L'étreinte fut brutale. Le pseudo-aéronat coula à pic et l'homme eut un poignet brisé. Rassurez-vous. Il guérira et recommencera, ne serait-ce que pour fournir au chroniqueur que vous savez une nouvelle anecdote amusante et triste, burlesque et pitoyable.

La *Vie au Grand Air* servira de pilori, le jour prochain où il me sera donné de présenter à ses lecteurs, plus longuement, l' « intrépide » capitaine, le saltimbanque du trapèze aérien, le héros du grand soleil et du bras de fer !

FRANÇOIS PEYREY.



Le Beachey Airship.
Le Beachey Airship est le dirigeable vainqueur de l'épreuve. On constate que les Américains sont quelque peu en retard sur nous.



Le cycle céleste.
Le cycle céleste de Cornwell était mû (?) par le pilote.

Le départ de la course.
Après le départ des ballons sphériques participant à la Coupe Gordon-Bennett des aéronautes, fut organisée à Saint-Louis une course de dirigeables. Trois y prirent part, qui firent des exhibitions assez piteuses.

(Photographies de notre envoyé spécial).

UN RAID AU MONT GENÈVRE

De très intéressantes expériences ont été faites. la semaine dernière, au Mont Genèvre, en vue du raid New-York-Paris. Tous les concurrents en tireront d'utiles leçons

Dans la montée du Genèvre.

La route, de Sainte-Catherine (Briançon) au sommet, s'élève de 650 mètres sur 14 kilomètres. Elle se déroule en lacets tortueux, au milieu de véritables murailles de neige.

C'est le 2 février prochain, c'est-à-dire dans un peu plus d'un mois, que les concurrents du raid New-York-Paris quitteront la France, pour la plus formidable des randonnées qui aient été tentées jusqu'à ce jour en automobile. C'est donc encore en pleine saison d'hiver, que les concurrents aborderont les plaines glacées de l'Alaska et de la Sibérie septentrionale, où règne une température à laquelle nos moteurs ne sont pas accoutumés. Comment va se comporter, dans ces conditions, la circulation d'eau ? Comment se fera la carburation ? Comment établira-t-on le graissage ? Autant de questions qu'il est difficile de résoudre sous le climat de Paris. Fort heureusement, nous possédons en France un magnifique champ d'expériences : c'est notre chaîne des Alpes, qui possède autant de neiges que le Pôle et où le thermomètre s'abaisse à des températures sibériennes. C'est pourquoi nous partions, la semaine dernière pour le mont Genèvre. Notre 30-chevaux de la Coupe de la Presse, conduite par Collignon, un des héros de Pékin-Paris, emmenait en outre notre confrère Mathieu, du *Matin*, et Lelouvier, le fameux globe-trotter, un des partants certains de New-York-Paris.

La rencontre du traîneau.

Le service des postes entre l'Italie et la France se fait au moyen de traîneaux qui apportent à Briançon les journaux de Paris débarqués à Oulx, sur la ligne du Mont-Cenis.

Dans les plaines de neige.

Quittant la route, la voiture s'avance dans la plaine de neige, où les roues ne tarderont pas à disparaître dans la couche blanche.

L'ascension du mont Genèvre fut très dure. Pensez qu'il s'agit d'une route tortueuse, resserrée entre une muraille de rochers et un ravin, profond parfois de 600 mètres, où un passage à peine assez large pour deux traîneaux a été ménagé entre deux murailles de neige. La pente générale est assez dure, puisqu'on s'élève de 650 mètres en 14 kilomètres, mais à la sortie de certains virages, on trouve des passages de 15 ou 16 0/0. Dire la stupéfaction des naturels du mont Genèvre serait difficile. C'est la première fois qu'une automobile mo tait au sommet, en hiver, par ses propres moyens! La neige, en dehors de la route, mesurait de 80 centimètres à 1 mètre de profondeur. La température atteignait 18 degrés

Enlisés !

La couche de neige, qui atteignait un mètre de hauteur, finit par arrêter la voiture, que l'on dut ramener en arrière.

au-dessous de zéro à 5 heures du matin. Il nous fut donc facile d'expérimenter le liquide destiné au refroidissement. Exposé toute la nuit en plein air dans trois éprouvettes, puis mélangé de 50 0/0 et de 75 0/0 d'eau, il ne présenta dans les deux premières aucun signe de congélation et dans la troisième il se transforma en une sorte de gelée incapable de fire éclater les tubes. Ce même liquide, employé pendant tout le voyage, se comporta fort bien, sans produire de vaporisation. Le départ du moteur, au matin, fut difficile. Nous constatâmes qu'il serait nécessaire de réchauffer la prise d'air et le carburateur. De même le graissage nécessitera ou l'emploi d'une huile spéciale — certains ont proposé l'huile d'ours, qui est fluide aux plus basses températures, — ou, de préférence, l'emploi d'une rampe de chauffage pour les cylindres et le changement de vitesse. La carburation, en elle-même, n'a présenté aucun phénomène particulier, ni du fait du froid, ni de celui de l'altitude. Enfin, les essais dans la neige vierge dépassant 50 centimètres de profondeur n'ont pas donné, complète satisfaction. Quoi qu'il en soit, de cette série d'expériences, on peut déduire des enseignements utiles pour les concurrents du grand raid de 1908. F.-A. Wheel.

Ce n'est pas une contravention !

Les gendarmes du Genèvre, qui n'avaient jamais vu d'automobile en hiver, tiennent à conserver les noms des voyageurs dans leurs archives.

Un avant-goût des régions arctiques.

Lelouvier, un vieil habitué de la Sibérie, explique à Collignon ce que sera la route de New-York-Paris.

L'abondance des matières nous oblige à remettre au prochain numéro le compte rendu de la Coupe Adrien Guyon et du Match Moreau-Duncan.

BLOC-NOTES

Nous engageons nos lecteurs à collaborer à cette page en nous envoyant des documents sportifs intéressants.

AUTOMOBILE | CYCLISME | RÉSULTATS TECHNIQUES | ATHLÉTISME | HIPPISME

L'hydroplane Forlanini, qui évolue sur le lac Majeur. Moteur de 75 chevaux, pesant 600 kilos. L'appareil complet pèse 1700 kil. et peut faire du 72 à l'heure.

LA COUPE DES VOITURETTES DE 1908

Les organisateurs de la Coupe des voiturettes ont eu une excellente idée. Désirant modifier le règlement de cette épreuve, ils ne le feront qu'après avoir pris l'avis des constructeurs. Cette conférence est fixée au 4 janvier. Ce jour-là nous saurons exactement quels sont les desiderata des grandes maisons et nous espérons qu'ils ne seront pas complètement en contradiction. Cependant, il ne faudrait pas trop nous en étonner, ni nous en désespérer : il est si rare de trouver des personnes du même avis lorsqu'elles sont plus de deux... et même lorsqu'elles ne sont que deux.

D'ailleurs, la discussions ne portera sans doute que sur l'article du projet de règlement relatif à l'alésage maximum imposé aux quatre-cylindres.

La plupart des constructeurs trouvent que l'alésage de 65 millimètres pour les quatre-cylindres est un peu faible. Ils voudraient le voir porter à 70 millimètres.

Or, répondent les auteurs du projet de règlement, si nous avons fixé 65 millimètres, c'est dans le but de donner les mêmes chances aux monocylindres, aux 2 et aux 4 cylindres. En considérant la surface utile, le 4-cylindres de 65 serait avantagé. Tandis que si on s'occupe de la surface utile des pistons, c'est le monocylindre qui est désavantagé. Ils est vrai que le rendement du moteur augmente avec son alésage. Cependant, à la suite de calculs troublants dont je vous fais grâce, notre collaborateur Faroux est parvenu à démontrer que les chances étaient parfaitement égalisées.

En ce qui concerne les raisons que donnent les constructeurs que le 4-cylindres à 70 d'alésage est tombé dans les cotes commerciales actuelles, les auteurs du règlement citent un précédent : l'an dernier les monocylindres furent ramenés à 100 d'alésage. Sizaire et Naudin protestèrent en alléguant qu'ils ne construisaient que des 120. Leur réclamation ne fit pas modifier le règlement et on tint bon. Cette maison se mit à l'ouvrage, construisit un monocylindrique de 100... et triompha. Pourquoi les constructeurs de 4-cylindres n'obtiendraient-ils pas le même résultat ?

F. A. Wheel.

Peter Guenther, l'un des meilleurs stayers allemands, qui n'a pas encore beaucoup brillé à Paris au Vélodrome d'Hiver.

NEW-YORK A PARIS

Il ne s'agit pas ici de la gigantesque épreuve automobile du *Matin*, New-York-Paris, il est seulement question de l'intention qu'on a de fonder, en notre capitale, une piste semblable à celle de Madison-Square. Cette idée a déja eu quelques partisans, toutefois ces partisans n'étaient pas riches, et ceux qui avaient de l'argent les traitaient de fous. Dans ces conditions, avouez qu'il était assez difficile de s'arranger. Seulement, les temps semblent révolus. Et il ne serait pas du tout étonnant que d'ici peu nous voyions inaugurer à l'Hippodrome le Madison parisien.

Pauvre Hippodrome ! tu deviens vieux ! il serait peut-être temps que tu fisses une fin ; après avoir été cirque, ménagerie, music-hall, concert, cinématographe, il serait sage de songer à te ranger. Je crois que ce serait pour toi un excellent placement, que de te muer en vélodrome de poche.

Une petite piste de 150 à 200 mètres, couverte, à l'abri des intempéries, serait certainement fréquentée par tous les sportsmen. On pourrait aisément y organiser des épreuves de longue durée, des courses de six jours, et, à en juger par le succès obtenu à New-York, je ne vois pas pourquoi le Parisien ne serait pas aussi enthousiaste que le Yankee pour ce genre de sport. Il ne faut pas croire qu'il s'agit d'une question de latitude, de longitude, de thermomètre ou de baromètre : je vous certifie que ce qui intéresse les Américains ne laisserait pas froids les Français et que si vous organisiez une course d'un intérêt aussi palpitant que celui des derniers Six Days de Madison, la foule envahirait les gradins de l'Hippodrome, et vous seriez sans aucun doute obligés de refuser du monde.

Mais voilà, il faut essayer. Aurons-nous des sportsmen qui auront ce courage ?

Jacques Mortane.

Du 15 au 21 décembre.

CYCLISME

Dimanche 15 décembre.

Vélodrome d'Hiver. — *Match Guignard-Verbist* (50 kil.) : 1. Paul Guignard, 38 m. 30 s. ; 2. Verbist. *Prix Mac Farland* (50 kil.) derrière entraîneurs humains : 1. Georges Passerieu, en 1 h. 1 m. 54 s. 2/5 ; 2. Emile Georget. 3. H. Cornet.

Madison Square-New-York. — *Course de six jours :* 1. Rutt-Stol 3.751 kil. 553 m. ; 2. Fogler-Moran, 3. L. Georget-Dupré.

ATHLÉTISME

Dimanche 15 décembre.

Vélodrome du Parc des Princes. — *Football rugby.* — Le Stade Français bat le Stade Olympien Velo Sport de Toulouse, par 11 points à 10.

Championnat du Monde de Lutte. — 1. Raicevich (110 kilos.) ; 2. Laurent le Beaucairois, 3. Antonitch.

HIPPISME

Dimanche 15 décembre.

Auteuil. — *Prix Vanille* (Haies 2.800 mètres) : 1. Ingénu à M. Coblentz (Piggott) : 2. Gallerto, 3. Soupirant. (8 partants.)

Prix Maubourguet (Steeple-Chase 3.500 mètres) : 1. Adonis II, à M. Gaston-Dreyfus (J. Bartholomew) ; 2. En Avant Marche, 3. Le Trébuchet. (9 partants.)

BIBLIOGRAPHIE

L'Éducation physique et sportive des jeunes filles, par Emile André. — Voici un livre qui vient à son heure et dont le titre est très explicite. La plupart des chapitres forment autant de petits manuels pratiques. Gymnastique Suédoise, Lawn-tennis, Golf, Patinage, Aviron, Natation, Pêche, Bicyclette, Equitation, Chasse à courre, Chasse à tir, Tir au pistolet, Escrime, Automobile, tels sont, sans oublier l'hygiène, les principaux sujets traités.

NOTRE TABLE DES MATIÈRES

Nos abonnés trouveront dans ce numéro la table des matières du second semestre de la *Vie au Grand Air*. Nos lecteurs qui la désireraient n'ont qu'à nous en faire la demande en y joignant un timbre de 10 centimes.

Petite Bourse des Publications Pierre Lafitte et Cie.

Nous sommes en ce moment acheteurs des numéros suivants, à raison de 1 franc l'exemplaire :

Femina, n° 71. — *Musica*, nos 5 et 11. — *Vie au Grand Air*, nos 126 et 134. — *Je sais tout*, nos 1 et 14. — *L'Art et les Artistes*, nos 6, 7, 8, 10, 11.

Les exemplaires doivent nous parvenir franco en bon état. Le montant en est envoyé immédiatement par mandat-poste.

Voir les avantages aux abonnés page VI des annonces.

Mlle Pauline Mazet, de Marseille, virtuose diaboliste, vient de remporter, dans sa ville natale, le Grand Prix de diabolo.

L'EQUIPE TOULOUSAINE

Il est nécessaire de faire ressortir la superbe performance qu'a accomplie l'autre dimanche, l'Olympien Veto-Sport Toulousain contre l'équipe du Stade. Bordeaux n'est donc plus le seul centre méridional qui puisse présenter une équipe égale — ou supérieure — aux équipes parisiennes. Il est juste de dire que le team toulousain, dont on escomptait fermement la victoire au Capitole, a été handicapé par un voyage long et fatigant. 10 points à 11 n'a du reste rien de déshonorant, et il est probable que Toulouse ne tardera pas à en appeler de son échec.

La victoire ayant eté d'ailleurs arrachée d'un point, on peut penser que le hasard n'a pas été étranger au résultat.

Le jeu de l'équipe toulousaine est mouvementé, pittoresque, ingénieux, mais... et ce mais est gros de conséquences — par trop individuel. — L'air de Paris ne vaut décidément rien aux provinciaux, en supposant que l'on puisse appliquer cette épithète de provincial à Toulouse, qui a toujours passé pour un des faubourgs les plus avancés de Paris.

Un peu de cohésion, et la partie était gagnée. Maysonnié est le demi qui, à lui tout seul, vaut bien un entier. Il sera d'ailleurs un des plus forts soutiens de l'equipe de France dans ses rencontres internationales. Ses camarades, un peu désorientés, possèdent aussi toute la compréhension du football et combien de nos équipiers parisiens devraient, si Toulouse n'était pas aussi éloignée, aller leur demander des leçons chaque semaine. Seulement Paris est la capitale, et par définition les Parisiens — bien entendu — s'imaginent faire tout mieux que les provinciaux.

Malheureusement, les provinciaux ont un peu la même opinion et ils se chargent de nous le prouver de temps à autre.

Pierre Filhol.

Un groupe de sportsmen à Auteuil : de gauche à droite : le Comte G. de Ganay, M. J. Hennessy, le jockey Defeyer, l'entraîneur Batchelor.

RÉCLAMATIONS ET DISTANCEMENTS

Les commissaires des courses n'ont pas chômé pendant cette fin de saison ; il ne se passait pas de réunion qu'ils n'aient à statuer sur une ou plusieurs réclamations. Le public s'y était tellement habitué, qu'il se sentait véritablement dépaysé, lorsque le rouge était affiché sans autre forme de procès. Une nouvelle mode s'était même introduite parmi les jockeys, probablement parce qu'elle avait réussi à celui qui l'avait lancée : elle consistait à marquer les coups, autrement dit à se redresser et à ralentir vigoureusement son cheval, au moment où le fait incriminé se produisait ou était censé se produire. Les spectateurs du pesage se portaient en masse à la rencontre du vainqueur moral et lui suggéraient l'idée de réclamer, en lui criant de toute la force de leurs poumons : « Réclamation ! Réclamation ! » Enfin, la sentence des commissaires était accueillie par des « Ah ! Ah ! » ou des « Oh ! Oh ! » prolongés. Quant aux commentaires qui précédaient ou suivaient cette sentence, rien n'est plus simple que de s'en faire une idée : tous ceux qui avaient joué l'un soutenaient qu'il avait été gêné ; tous ceux qui avaient joué l'autre prétendaient le contraire ; ceux qui avaient joué le troisième trouvaient les deux premiers aussi coupables l'un que l'autre, enfin ceux qui avaient plus mal joué se décidaient d'après leur préférence pour les jockeys. Seuls restaient calmes ceux qui viennent aux courses pour voir les femmes, et aussi quelques-uns qui y vont pour voir les chevaux.

Quoi qu'il en soit, on a naturellement rédigé quelques propositions destinées à faire cesser de tels scandales. Mais la question est délicate : si l'on décide qu'un cheval arrivé premier ne pourra pas être distancé, il n'y aura plus pour les concurrents qu'à passer à côté de tous les obstacles et à couper au plus court à travers les pistes. Après tout, cela ne serait pas plus bête qu'autre chose : ce serait le retour à la vraie course au clocher. Seulement, est-ce que cela calmera le public ? J'ai bien peur que non, surtout le jour où le plus pressé traversera carrément la pelouse pour arriver le premier au poteau.

Boïard.

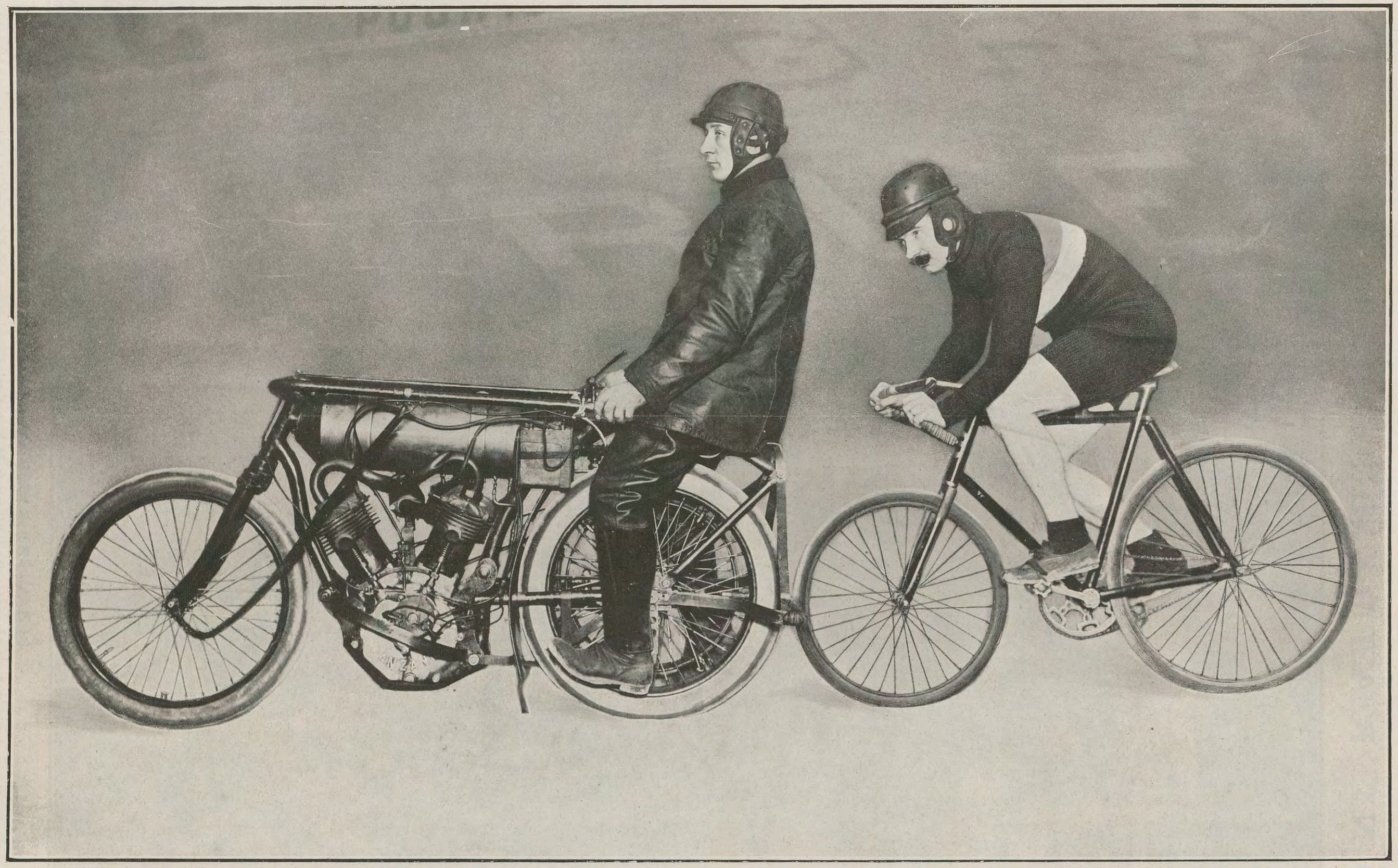
Le prince Henri de Prusse, inaugurant l'Exposition d'automobiles de Berlin, est reçu par le président du K.A.C. le duc de Ratibor.

LE BOWLING-ALLÉES

Le bowling-allées est un nouveau sport importé d'Amérique, qui rappelle beaucoup le jeu de quilles. Chaque soir, aux Folies-Bergère, la foule se presse autour du court du Bowling-allées qui y est installé, pour assister aux passionnantes parties qui s'y disputent.

Lady Bourgoyne, qui vient d'être achetée par M. Camille Blanc, 2.000 guinées, aux ventes de Newmarket.

LA RENTRÉE DU RECORDMAN DE L'HEURE



GUIGNARD DERRIÈRE SON ENTRAINEUR HOFFMANN

Guignard, après une saison splendide en Allemagne, est de retour à Paris. Toujours détenteur du record de l'heure derrière coupe-vent, avec 95 kilom. 125, il a conservé cette allure souple et facile qui fait de lui un si brillant stayer. Il a fait sa rentrée au Vélodrome d'Hiver. Entraîné par le fameux pacemaker Hoffmann, il a réussi à triompher de tous les coureurs qui lui ont été opposés, se jouant notamment de Verbist, le fameux Anversois, qui, dans un match contre lui, n'a pu mieux faire que de terminer à cinq tours. Il serait intéressant de voir Guignard aux prises avec le champion du monde, Darragon.

UN RAID DANS LES ALPES,

LA PREMIERE AUTOMOBILE MONTÉE AU GENÈVRE, EN

En vue d'expériences destinées à fixer les idées des concur ents de New-York-Paris sur certains dispositifs à adapter à leurs voitures, une automobile de la Coupe de la Presse, conduite par Collignon, et sur laquelle avaient pris place Lelouvier, un des futurs concurrents, un rédacteur du Matin *et un de nos collaborateurs, s'était rendue au mont Genèvre, où les rejoignait M. Bourcier de Saint-Chaffray, commissaire général du raid. Après être montés au*

(*Photographie de notre envoyé spécial.*)

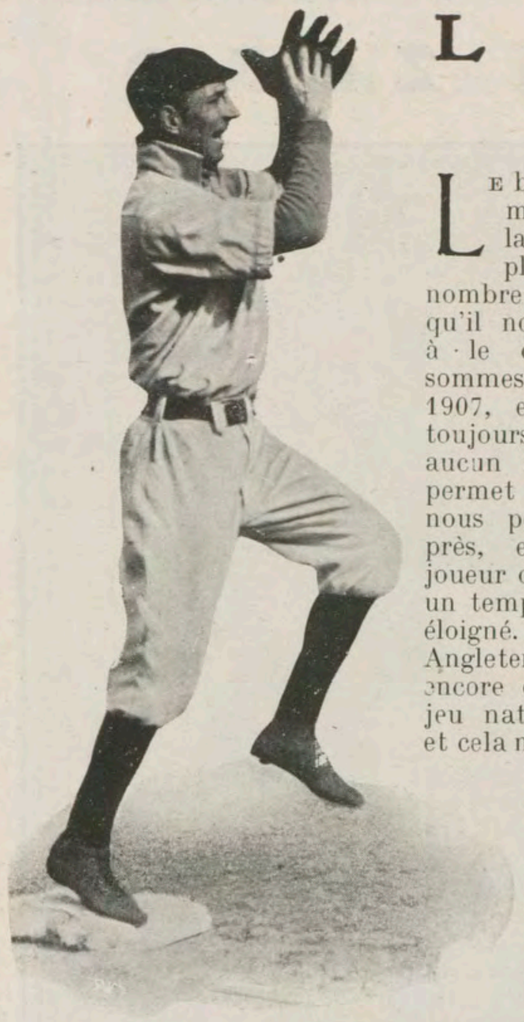
PAR 18° AU-DESSOUS DE ZÉRO

EN HIVER, ESSAIE DE TRAVERSER LA PLAINE DE NEIGE

sommet, qui atteint 1 860 mètres, ils essayèrent de traverser le plateau, recouvert d'une couche de neige de 80 centimètres à 1 mètre de hauteur. Mais la neige, trop neuve encore, ne put supporter le poids de la voiture, qui se trouva rapidement enlisée et dut être ramenée à bras d'hommes sur la route. Les neiges de l'Alaska et de la Sibérie présentent certainement plus de consistance, d'autant que la température dépassera probablement 18° au-dessous de zéro.

LE BASE-BALL

Un sport inconnu chez nous ✦ Nous y viendrons ✦ Comment on le joue ✦ Base-Ball et cricket



L'arrêt de la balle.
Dans les plus étonnantes positions, le catcher *est capable de s'emparer de la balle.*

Un arrêt difficile.
Le catcher *est obligé de sauter très haut pour exercer son ministère.*

Le pitcher.
Le lanceur, ou pitcher, *venant de lancer la balle que le batteur essayera de renvoyer.*

Le base-ball a ceci de commun avec le Pôle Nord, la direction des aéroplanes et un certain nombre d'autres objets, qu'il nous reste encore à le découvrir. Nous sommes à la fin de l'an 1907, et nous ignorons toujours le base-ball. Et aucun indice ne nous permet d'espérer que nous pourrons voir de près, en France, un joueur de base-ball dans un temps plus ou moins éloigné. Il est vrai qu'en Angleterre on ne joue encore que fort peu ce jeu national américain, et cela nous vaut des circonstances atténuantes.

Pourtant l'Union des Sociétés Françaises de Sports Athlétiques a codifié bravement le base-ball, comme elle codifierait la culture des asperges, si cet exercice était considéré comme athlétique. Elle modifie même ce code de temps à autre, pour se faire la main. Après tout, peut-être a-t-elle raison. A force de voir réglementer ce sport jusqu'ici inconnu, quelques observateurs finiront bien par remarquer son existence, et un nouveau champ sera ouvert à notre dévorante activité.

Il paraît que nous n'aurons pas à le regretter. Le base-ball est un sport salutaire, émouvant, et capable d'exciter, au plus haut point, les passions humaines, car les sports athlétiques ont ceci de remarquable qu'ils présentent à la fois ces avantages opposés : ils excitent et ils apaisent.

Les grandes lignes du jeu

Le base-ball se joue sur un terrain ou champ en forme de losange (diamond). A l'un des angles, ou bases, se trouve un plateau de fer ou de caoutchouc blanchi où se tient le « batteur », celui-ci s'apprête à renvoyer, avec sa batte, la balle qui lui sera lancée par le « pitcher ».

Ce dernier, autrement dit le lanceur, doit se trouver dans le champ à 15 m. 50 du plateau. Les bases sont distantes de 27 m. 50; chacune d'elles est marquée par un sac de canevas rempli de sciure et fixé avec des courroies à des coins de bois dans le sol.

Le base-ball se joue à dix-huit joueurs, neuf de chaque côté ; l'un des camps essayant de « battre » et de compter des points, l'autre joue dans le champ.

Si le coup donné par le batteur est considéré comme bon, ce dernier doit courir aussi rapidement que possible à la première base pour y arriver avant la balle, qui est lancée par un joueur du camp opposé sur le joueur qui est sur la première base. Si le coup est « faux », le batteur est hors-jeu et cède sa place à un autre batteur de son camp. Quand un joueur de la première base parvient à faire le tour des autres bases et revient au plateau sans que l'on ait pu le mettre hors-jeu, une course ou un point est compté pour son camp.

Le batteur devient un coureur quand il a battu une bonne balle, ou quand, après trois coups, la balle n'est pas attrapée par l'attrapeur ou « catcher » placé derrière lui, ou après quatre balles.

Quand trois joueurs de l'un des camps ont perdu, l'autre côté prend position dans le champ. Quand trois joueurs de chaque camp ont perdu, la manche ou « inning » est finie.

L'art du pitcher et du catcher

Ce qu'il y a de plus amusant dans la base-ball, c'est l'art du « pitcher », c'est-à-dire du gentleman qui lance la balle. Il est, assurent ses fervents, bien supérieur à celui du « bowler » du cricket.

Le « pitcher » peut lancer la balle franchement et non la « servir » sans secousse du bras, comme il est de règle au cricket. Il doit seulement la lancer par-dessus le plateau, à la hauteur entre le genou et l'épaule du batteur. L'arbitre décide si la balle est « bonne » et le batteur doit la battre. S'il manque la balle ou n'essaie pas de la frapper, l'arbitre décide que la balle est bonne.

Un « pitcher » bien entraîné peut atteindre une

Le catcher.
L'attrapeur, ou catcher, *vient de cueillir la balle manquée par le batteur. Sa main gauche, armée d'un gant rembourré, lui permet d'immobiliser la balle, que la main droite retient un instant. Pour éviter des accidents dus à la brutalité, un masque en fer protège le visage du* catcher.

En attendant les résultats.

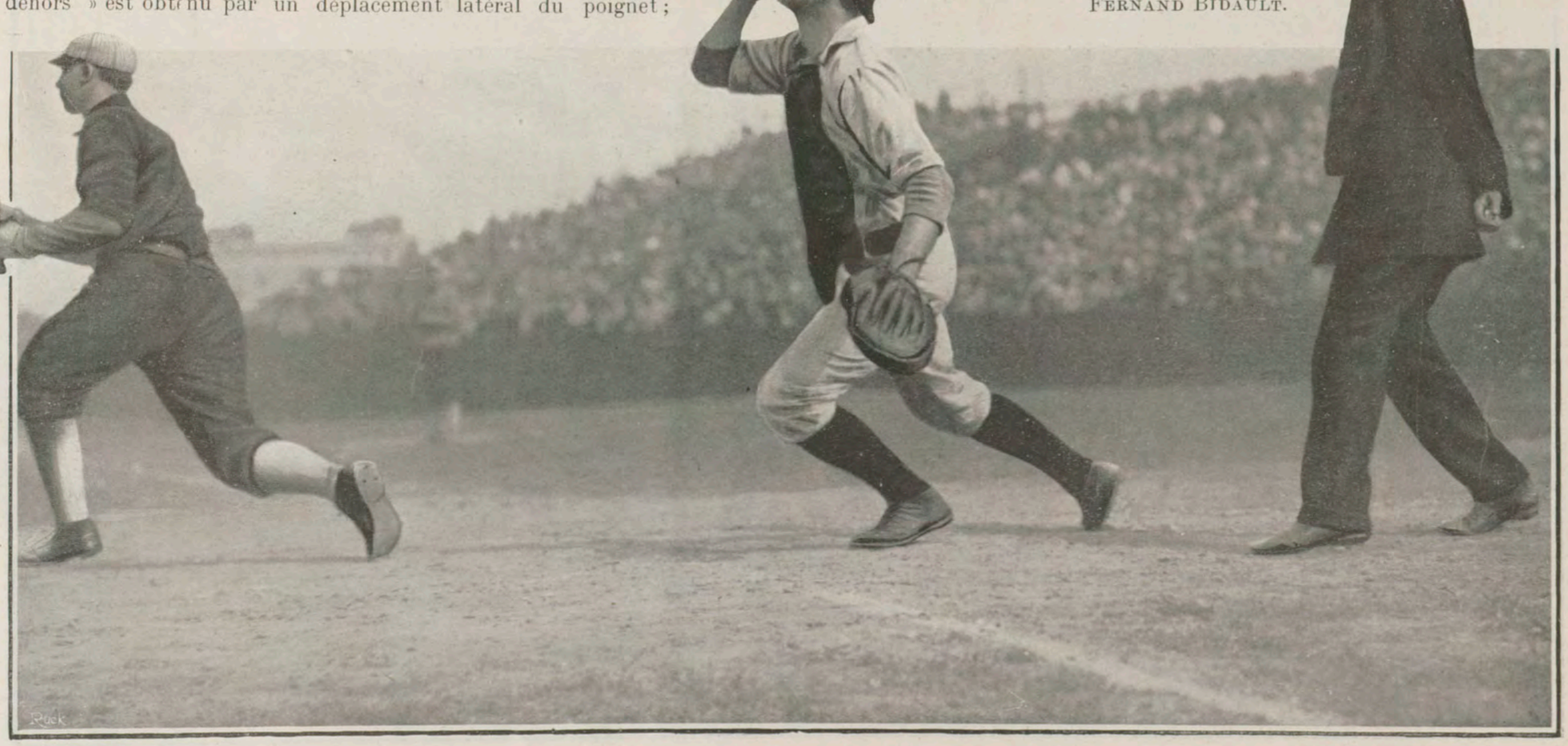
Devant les bureaux d'un de nos confrères de New-York la foule se presse, attendant qu'on affiche les résultats de la journée. Une fois la partie finie, c'est au tour des spectateurs à faire du sport.

virtuosité extraordinaire dans cet art particulier. Et naturellement, les Américains y montrent des dispositions remarquables. Il y a un certain nombre de procédés de lancement qu'il importe de connaître, même si l'on ne veut obtenir qu'un résultat honnête. Tout cet art consiste à varier les trajectoires de la balle selon les circonstances, et certains réussissent à obtenir des courbes vraiment inattendues. Il y a des « pitchers » fameux pour les balles hautes, pour les balles basses ou pour celles qui se réservent le juste milieu.

On ne tient pas la balle de la même façon, selon que l'on fournit l'un ou l'autre de ces effets. Pour le « out curve », par exemple, la balle doit être d'abord tenue entre le pouce et les deux premiers doigts, le dos de la main tourné vers le sol. L'effet de « courbe en dehors » est obtenu par un déplacement latéral du poignet; et quand la balle quitte la main, les doigts doivent se réunir et la balle s'échapper comme si elle sortait du poing entr'ouvert. Pour le jet appelé « in curve », la main est retournée et le mouvement donné par le bras tout entier. Pour le « drop curve » la balle est tenue comme pour le « out curve », mais au moment du lancement, la main doit être dans un plan vertical.

Il faut parfois plusieurs journées pour connaître le gagnant d'un match de cricket. En deux heures celui d'une partie de base-ball peut être assuré. Et c'est un avantage pour les joueurs comme pour les spectateurs.

FERNAND BIDAULT.



Autour du plateau.

Le batteur, sur le plateau de bois ou de caoutchouc blanchi, attend la balle. Derrière lui, le catcher essaye de la cueillir au vol, cependant que l'arbitre juge si la balle est bonne ou au contraire doit être rejouée.

LES JOCKEYS D'OBSTACLES

Par RENÉ RIONDET

La statistique des jockeys gagnants ☙ Alec Carter et Parfrement distancent de loin leurs concurrents ☙ Les révélations de jeunes jockeys sont rares ☙ Cette pénurie ne tient-elle pas au régime adopté par la Société des Steeple-Chases ou à la façon dont ce régime est appliqué ? ☙ ☙ ☙ ☙ ☙ ☙ ☙ ☙ ☙ ☙

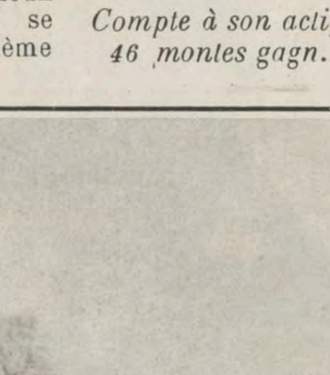
Alec Carter.

Alec Carter arrive premier, avec 139 montes gagnantes.

La campagne d'obstacles est virtuellement terminée; le meeting de Pau et la réunion du 29 décembre à Marseille se présentent plutôt comme un lever de rideau précédant la saison de 1908. Nous pouvons donc, dès à présent, étudier des statistiques, qui, d'ailleurs, subiront des modifications insignifiantes jusqu'à la fin réelle de l'année.

Comme en 1906, Alec Carter et Parfrement se classent nettement en tête des jockeys gagnants, le premier nommé conservant un léger avantage sur son rival, avec 139 victoires contre 137. Mais leur supériorité s'est affirmée plus manifeste que l'an dernier; alors que l'écart entre le premier et le troisième n'était en 1906 que de 62 victoires, il s'élève cette année à 82. Il est inutile de faire ressortir ici les qualités professionnelles de ces deux cavaliers; nous avons pu apprécier, au cours de la saison, leur science et leur habileté; laissons aujourd'hui les chiffres présenter éloquemment leur éloge.

Derrière ces deux étoiles, Piggott se place au troisième rang, avec 57 montes gagnantes; viennent ensuite Defeyer, avec 46 victoires, R. Sauval avec 37, Burgoyne avec 25 et G. Sauval avec 20. Après eux, il en est encore une dizaine, qui, sur les hippodromes parisiens, ont atteint ou dépassé le nombre de 10 montes gagnantes.



Defeyer

Compte à son actif 46 montes gagn.

L'impression qui ressort de cette statistique est bien différente de celle que nous avons retirée l'autre jour de l'étude des résultats des courses plates. En dehors des deux cracks, nous trouvons bien quelques excellents cavaliers qui maintiennent leur situation; nous trouvons aussi des jockeys qui déclinent et qui remportent péniblement quelques courses, alors qu'ils arrivaient, il y a cinq ou six ans, en tête de la liste; mais, parmi les nouveaux venus, nous ne voyons aucune révélation. De même que nous avons attribué les progrès réalisés par les jockeys de plat au régime adopté par les diverses Sociétés, nous sommes amenés tout naturellement à rendre responsable d'une semblable situation le système appliqué par les Sociétés d'obstacles.

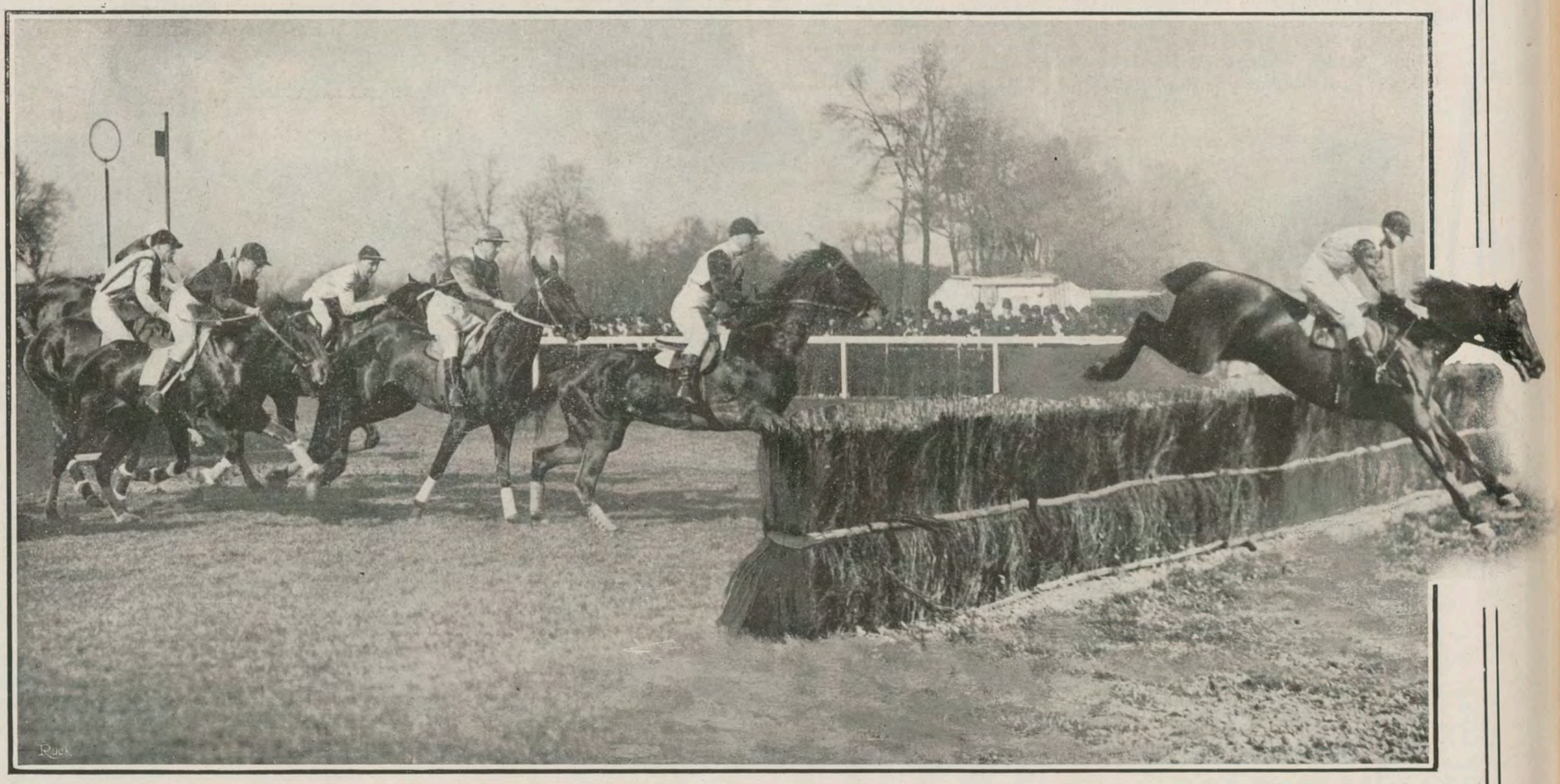
Le code des Steeple-Chases ne reconnaît pas le contrat d'apprentissage. Cette manière de voir se justifie naturellement : le métier de jockey d'obstacles étant rude et dangereux, on n'a pas voulu que des parents puissent, par leur simple signature, engager dans cette voie leurs enfants mineurs. Il serait cependant intéressant d'étudier la question de savoir si l'on ne pourrait pas créer un lien analogue à ce contrat; en son absence, il est à craindre que les entraîneurs n'hésitent à former des cavaliers d'obstacles qui, se prenant pour des

Piggott

Piggott se classe troisième, avec 57 montes.

R. Sauval

A triomphé 37 fois pendant la saison.



LA SITUATION DES JOCKEYS D'OBSTACLE

Nous avons représenté ici une course d'obstacles dans laquelle nous avons placé les jockeys dans leur ordre de classement à la fin de la saison 1907. Alec Carter et Parfrement se classent bons premiers. Alec Carter, avec 139 victoires, s'assure la première place par deux courses

fines cravaches dès leur première victoire, les lâchent afin de voler de leurs propres ailes. Il y a là, je crois, une indication à donner, une orientation à diriger.

Adopté par la Société des Steeples, au moment où la Société d'Encouragement créait la décharge des apprentis, le régime actuel accorde des décharges d'un kilo et demi ou de trois kilos aux jockeys n'ayant pas gagné dix ou vingt courses ; mais il le fait avec parcimonie, car il ne les accorde que dans les courses où elles sont spécialement prévues. Je signale ici un premier inconvénient ; au lieu de se trouver en face d'une règle générale qu'il serait facile d'imposer à toutes les Sociétés, entraîneurs et propriétaires sont obligés de se reporter aux conditions particulières de chaque épreuve pour savoir si leur jockey aura droit à l'allégeance. Le danger le plus redoutable réside dans le fait que ce système, peu libéral en lui-même, puisse être appliqué d'une façon tout à fait restrictive.

Nous allons voir ce qu'il en est.

Dans le courant de l'année, 264 épreuves se disputent sur l'hippodrome d'Auteuil. Si nous déduisons 69 handicaps, 28 prix de plus de 10.000 francs (non compris 6 handicaps déjà déduits) et 7 courses pour officiers ou gentlemen, tous genres d'épreuves qui ne doivent comporter aucune allégeance, il reste 164 courses dans lesquelles on aurait pu spécifier la décharge. Celle-ci fut accordée en 1906 dans 99, en 1907 dans 96 épreuves. Dans le programme de la Société Sportive d'encouragement, la proportion est encore moindre : des 252 courses de l'année, il reste, handicaps et fortes allocations déduites, 165 épreuves qui auraient pu comporter l'allégeance. Elle fut spécifiée en 1906 dans 22, en 1907 dans 20 courses. Appliqué dans de telles conditions, le meilleur régime ne pouvait donner de bons résultats ; aussi n'oserons-nous pas le condamner. Il ne semblera pourtant pas excessif de demander qu'il soit légèrement élargi. Une note des journaux nous a appris tout récemment qu'une entente allait probablement aboutir à la création d'épreuves réservées aux jockeys n'ayant pas gagné vingt courses. Maintenant que la Société des Steeples et la Société Sportive se sont saisies de la question, nous sommes certains qu'elles ne s'arrêteront pas en si bon chemin et que leurs efforts aboutiront à réaliser pour l'obstacle ce qui a été si heureusement obtenu pour le plat.

Burgoyne.

Burgoyne arrive sixième, avec 25 montes.

On peut déjà estimer que le fait de réserver des épreuves aux débutants de la carrière donnera d'excellents résultats. Une semblable innovation leur permettra de s'y habituer peu à peu, sans grandes difficultés, à la pratique de la course publique ; elle offrira aussi l'intérêt de mettre tout naturellement en évidence ceux qui auront donné les preuves de leurs dispositions ou de leurs progrès. Mais le système ne serait pas complet, si l'on n'étendait pas dans un sens plus libéral la règle des décharges ; pour atteindre ce but, il serait d'abord nécessaire de la rayer des conditions générales et de la faire passer dans le code des Steeple-Chases : il faudrait ensuite lui retirer le caractère d'exception qu'elle revêt à l'heure actuelle et lui donner une formule d'application aussi large que possible.

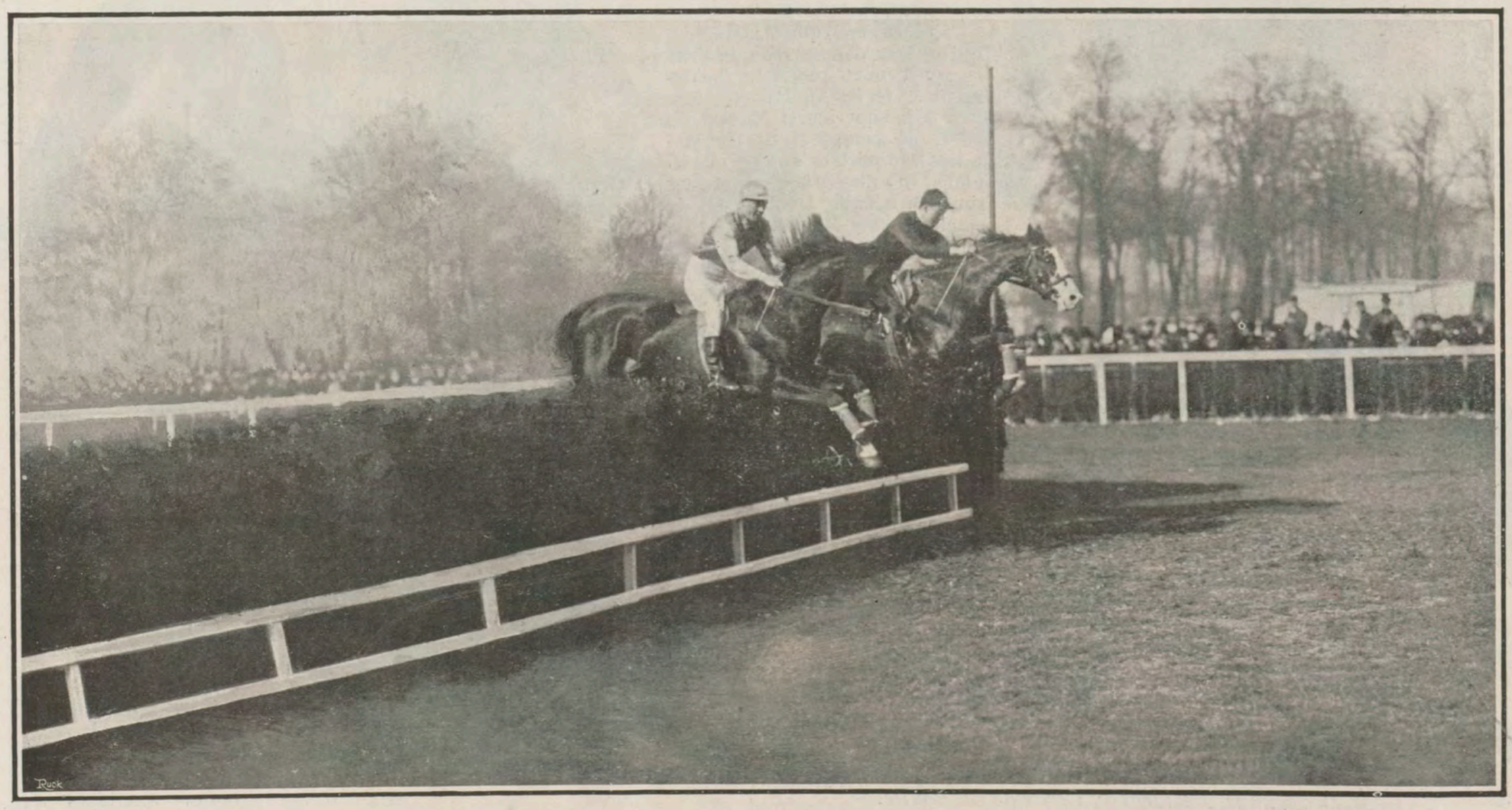
Parfrement.

Se classe, avec 137 victoires, second, derrière Alec Carter.

Cet ensemble de mesures satisferait tout ensemble les propriétaires et les jeunes jockeys ; il resterait à sauvegarder l'intérêt des entraîneurs, en créant chez leurs élèves une sorte de gratitude obligatoire, mais temporaire, pour les encouragements et les conseils qui les ont soutenus au moment de leurs débuts.

Il m'a paru nécessaire d'insister, car le sujet présente une certaine importance. Si j'attire l'attention sur ce recrutement des jockeys d'obstacles, ce n'est pas, en effet dans le simple but d'améliorer la race de ces cavaliers et de la tirer du déclin ; c'est afin d'assurer, dans la mesure du possible, la régularité des épreuves disputées. Les allocations importantes offertes, en prix doivent avoir pour unique objet de récompenser le meilleur cheval parmi les représentants de la spécialité ; dans le régime actuel, elles échoient à celui qui est monté par le meilleur jockey. Il semble que les courses y perdent peu à peu leur véritable raison d'être. Espérons qu'on arrivera à remédier au mal dont souffrent actuellement les courses d'obstacles.

RENÉ RIONDET.



PENDANT LA SAISON 1907

sur Parfrement, qui en compte 137. Puis, suit, à une assez longue distance, Piggott, troisième, avec 57 montes gagnantes. Enfin, derrière lui, la lutte s'engage entre les autres jockeys : Defeyer, avec 46 victoires, R. Sauval, 37, Burgoyne, 25, etc...

LA SAISON DU GOLF

Le golf, jeu royal, est complètement entré dans nos mœurs, et maintenant il possède de nombreux adeptes en France ℘ Nous avons des amateurs de valeur et un professionnel, Massey, meilleur que les champions anglais ℘ ℘ ℘

Le comte du Bourg de Bozas

Le comte du Bourg de Bozas compte parmi les meilleurs joueurs de golf français.

Le golf est décidément de plus en plus à la mode, et les links de la Boulie deviennent un centre de réunions mondaines, plus frequenté tous les jours. Nos élégantes ne craignent pas d'y aller exercer leur adresse et nous pouvons relever sur le livre d'or du cercle, les noms de personnalités des plus en vue.

Cette faveur croissante que l'on accorde au golf doit certainement être attribuée aux efforts de champions tels que A. Massey, qui ont su démontrer que dans ce sport nous pouvions facilement égaler les Anglais et même leur être supérieurs. Massey, en effet, ne compte plus les victoires remportées sur les champions d'outre-Manche et les sportsmen qui fréquentent le cercle de la Boulie, trouvent en lui un excellent professeur et un guide précieux parmi les innombrables difficultés du noble jeu de golf. Noble, en effet, si l'on considère qu'il a une origine royale et que les rois et les reines d'Ecosse en firent leur passe-temps favori. Mais c'est un sport qui se démocratise de plus en plus, et il faut espérer que nous le verrons bientôt en France devenir un jeu populaire. Il constitue un exercice des plus salutaires et sa vogue s'explique par le fait qu'il est à la fois hygiénique et élégant. C'est une véritable promenade, pleine de surprises et de péripéties, où il faut déployer de l'adresse, du sang-froid et même une certaine ingéniosité. Quelles ruses ne faut-il pas employer pour franchir les obstacles variés qui hérissent le parcours de difficultés parfois des plus inattendues! Avec quelle précision et quelle méthode, faut-il calculer son élan pour faire entrer la petite balle dans le trou en un nombre de coups le plus restreint possible. Le spectateur profane comprend peu à première vue l'intérêt et l'émotion que peut susciter une partie bien menée par les multiples aventures qui la remplissent d'un imprévu passionnant.

Mais son éducation se fera rapidement, grâce à l'excellente façon de jouer de nombreux amateurs qui sont de première force et de quelques professionnels hors ligne.

A. L.

M. Deschamps.

M. Deschamps, président du Cercle de La Boulie.

Mlle Deutsch de la Meurthe.

On ne sait ce qu'il faut le plus admirer de la grâce ou de l'habileté de Mlle Deutsch de la Meurthe.

W. K. Vanderbilt.

Le grand propriétaire américain, W. K. Vanderbilt, est un passionné du golf.

VINGT ANS DE LUTTE[1]

Par Paul PONS

A un tournoi de lutte de village, dont il est sorti vainqueur, Paul Pons a fait la connaissance de deux spectateurs, les célèbres athlètes Bernard père et Piétro Dalmasso qui cherchent à l'embaucher. Il ne voudrait pas quitter ses parents pour lesquels il a une profonde affection, mais la forge où il travaillait ne faisant plus ses frais, il est obligé de l'abandonner. Bernard et Piétro Dalmasso revenant le chercher à Sorgues, il cherche à décider ses parents pour le laisser partir à la poursuite de la fortune.

⁂

Elle hocha la tête deux ou trois fois, doucement, très doucement, dans un mouvement de lassitude affligée et où se devinaient toutes ses pensées de douleur,

La venue de mon père mit fin à cette situation affligeante, ou mieux, la fit entrer dans une phase nouvelle qui en précipita le dénouement.

« Ah ! te voilà ! tu es en avance, sais-tu bien. Alors, c'est fait, on t'emmène ? » Je fis signe que oui.

de désolation. Elle releva son regard sur moi. Deux grosses larmes descendaient de ses paupières, glissant au caprice des rides que les tourments avaient creusées prématurément sur son visage fatigué avant l'heure. Elle me fixa une seconde à peine, un râle étouffé monta jusqu'à sa gorge, et plongeant sa tête dans ses mains usées de paysanne, elle s'abîma dans un sanglot.

Son chagrin me brisait ; je n'eus pas la force de dire un mot, de faire un geste pour essayer de consoler ma mère. Je restai cloué à ma place, médusé, sidéré, incapable d'agir, de diriger mes pensées.

La pénombre qui enveloppait déjà notre chaumière assombrissait cette scène de tristesse ; dans le clair obscur de l'humble salle où le chagrin était entré avec moi, j'entrevoyais ma mère toujours repliée sur elle-même, les coudes posés sur ses genoux. Les sanglots la secouaient toujours d'un rythme inégal et brutal.

Incapable encore de s'expliquer, ma mère me laissa le soin d'exposer les faits. Il me laissa aller jusqu'au bout, sans m'interrompre puis, lorsque j'eus terminé, ce qui ne fut pas long, car je n'éprouvais pas l'envie de m'éterniser en explications inutiles :

« Tu veux partir, Paul ? Soit, mais où ? A l'aventure ? nous n'avons, tu le sais, pas d'argent à te donner. La misère t'arrêtera à la fin du premier jour, elle t'aura ruiné avant même que tu aies trouvé à vivre de ton métier. Alors ?... »

A cet argument de mon père, j'en avais un autre à opposer. Le moment était venu de m'en servir ; j'avais la certitude qu'il ferait fléchir toutes les résistances familiales : c'était d'invoquer l'offre que m'avaient faite les deux hommes et leur proposition de partir avec eux. Je sentis cependant que tout était perdu si je dévoilais le but réel de mon départ et il me vint subitement à l'idée d'user du mensonge. L'essentiel était de faire accepter le principe de mon éloignement, puis d'en précipiter le moment. Le reste viendrait après.

Ma mère séchait ses yeux ; le calme l'avait un peu ressaisie, je crus le moment venu de démasquer mes batteries.

« Écoute-moi, mère, lui dis-je ; tu sais que dimanche dernier, je t'ai parlé — c'est même toi qui m'y a fait allusion la première — de deux étrangers rencontrés au cours de Jonquières et avec qui je m'étais attardé à boire. Après avoir discuté de la lutte, nous en arrivâmes au fil de la conversation à parler de Sorgues. Je leur confiai la situation précaire de la forge, la pénurie complète de travail dont j'étais menacé à brève échéance. Je m'enquis aussi, auprès d'eux qui voyageaient beaucoup, de la région où je courais les chances les plus grandes de pouvoir vivre de mon métier. »

Jamais je n'avais tant parlé d'un seul jet ; j'étais surpris de la calme âpreté avec laquelle je défendais ma cause. Le mensonge me réussissait, il me gagnait moi-même et je finis par croire que tout ce que je racontais était l'entière vérité. Je continuai :

« Il paraît qu'à Bordeaux, ville où ils se rendent dès demain je crois, les forges manquent de bras. Ils me conseillèrent de m'y rendre. C'est alors que j'excipai de mon manque absolu d'argent. « Je n'ai point pour aller là-bas — leur dis-je — la somme qu'il me faut, et je dois attendre longtemps encore peut-être, avant que de l'avoir.

« J'ajoutai cette question qui les fit sourire : « C'est bien loin pour y aller à pied ? » « Oui, reprirent-ils, c'est loin, très loin, il « ne faut pas songer à t'y rendre par petites « journées. »

Voyant ma détresse, en ayant pitié, sans doute — ils m'offrirent de m'emmener avec eux à Bordeaux — ou jusqu'à Marseille seulement, ville par où ils devaient passer. Je m'emploierais à leur service pour prix de la dépense que je leur occasionnerais. Je déclinai cette offre parce que je ne croyais pas si proche le moment où mes bras seraient inutilisés à Sorgues.

« Curieuse coïncidence, comme, ce tantôt, je m'absentais un instant de la forge, je rencontrai les deux étrangers qui, d'Avignon, étaient venus jusqu'ici en se promenant. Ils me demandèrent comment ça allait. « De mal en pis, dis-je, dans quelques « jours, je n'aurai plus rien à faire ici. »

Arrivé à cette partie de mon récit, j'en hâtai la terminaison. J'expliquai comment les inconnus m'avaient renouvelé leur proposition de m'emmener et combien j'avais jugé acceptable cette occasion exception-

(1) Voir les numéros 476 et suivants.

nelle de chercher du travail sans qu'il m'en coûtât rien. De la lutte, de la réelle profession de ceux qui devaient être mes compagnons, je n'avais soufflé mot et pour cause. Ma mère eût jeté les hauts cris si elle avait pu soupçonner la nature du travail auquel j'allais désormais me livrer.

Elle s'était un peu apaisée, mais je sentais bien que je ne l'avais pas convaincue. Le fait brutal demeurait tout entier à ses yeux : je voulais quitter Sorgues, la maison où j'avais vécu depuis ma plus tendre enfance, pour livrer ma vie au hasard. Notre pauvreté donnait à ma résolution une apparence de bon sens, mais qu'était cela en présence de la tendresse qui attachait à moi ma pauvre vieille si affectueuse, si prête à supporter toutes les privations pour me conserver près d'elle ?

« Il se fait tard, sers-nous le souper », lui dit mon père.

Nous poursuivîmes à table, la conversation. Je trouvai en mon père un auxiliaire précieux pour la réussite de mes projets. Il sut convaincre ma mère avec un peu de rudesse peut-être, revenant sans cesse à cette conclusion d'une implacable logique : « Il ne peut pas travailler ici, il faut bien qu'il travaille quelque part, quoi ! »

Notre souper, qui n'était jamais bien folichon s'acheva dans une morne tristesse. Personne de nous ne disait plus mot. Ma mère eut encore une violente crise de larmes. Je réussis à la calmer assez vite en lui faisant entrevoir que certainement je trouverais de l'ouvrage à Marseille.

« Par le chemin de fer, ce n'est, en somme, pas bien loin d'Avignon », dis-je. Et mon père appuya fortement cette remarque en ajoutant : « Après tout, il reste dans la région. »

Nous nous séparâmes, sur la promesse qu'avec mes premières économies, je viendrais à Sorgues l'embrasser. Je passai une nuit d'agitation fiévreuse.

Le lendemain au petit jour, toute la famille était debout. Je trouvai ma mère, accablée mais résignée, en train de plier dans une grosse toile, les quelques hardes et le peu de linge que j'avais. Ce matin-là ni elle ni mon père n'allèrent à leurs occupations quotidiennes. Nous passâmes ensemble les derniers instants que j'avais à rester à la maison. L'heure vint — trop vite — de partir. J'embrassai longuement les miens. Ma mère essuya ses larmes avec un coin de son tablier ; je ne l'avais jamais vue pleurer en bien des années autant qu'elle le fit en douze heures. Je m'éloignai.

« Embrasse en passant la mère Cahuzac, me cria maman, elle t'a vu si petit ! »

Je gagnai Avignon à pied. Quelques sous sonnaient dans ma poche, ma mère les y avait glissés sans que je m'en fusse aperçu.

J'errai en Avignon, comme un chien perdu ; je ne connaissais pas bien la ville. Ce café de la Place, où j'étais attendu, il fallut qu'on me l'indiquât. J'y arrivai enfin. La terrasse en était encombrée de consommateurs. Je cherchai sans les voir, mes deux compagnons futurs.

Soudain, une réflexion traversa mon esprit : « S'ils étaient déjà partis ! » Elle me donna quelques secondes de transes.

Sans parvenir à découvrir la table où ils devaient être assis, je regardai d'une extrémité à l'autre de la terrasse. Je devais avoir l'air bien gauche, bien emprunté, sans doute devais-je faire sourire ceux qui observaient mon manège. Tout à ma préoccupation, je n'en avais point conscience.

Je désespérais de rien trouver, lorsqu'une main s'abattit sur mon épaule. C'était celle du père Bernard, Et il ajouta :

« Ah ! te voilà ! tu es en avance, sais-tu bien. Alors c'est fait, on t'emmène. »

Je fis signe que oui.

« C'est ça tout ton bagage ? » fit-il en désignant le paquet que je tenais à la main. « Tu n'en as pas épais. »

Il m'entraîna vers une table. A peine y étions-nous assis que Dalmasso nous rejoignait.

« Le voilà, lui dit-il en me désignant ; il vient avec nous. »

Puis il ajouta :

« En arrivant là-bas, il ira un peu « chiquer contre » chez Mange-Matin. »

DEUXIÈME PARTIE

VIE FORAINE

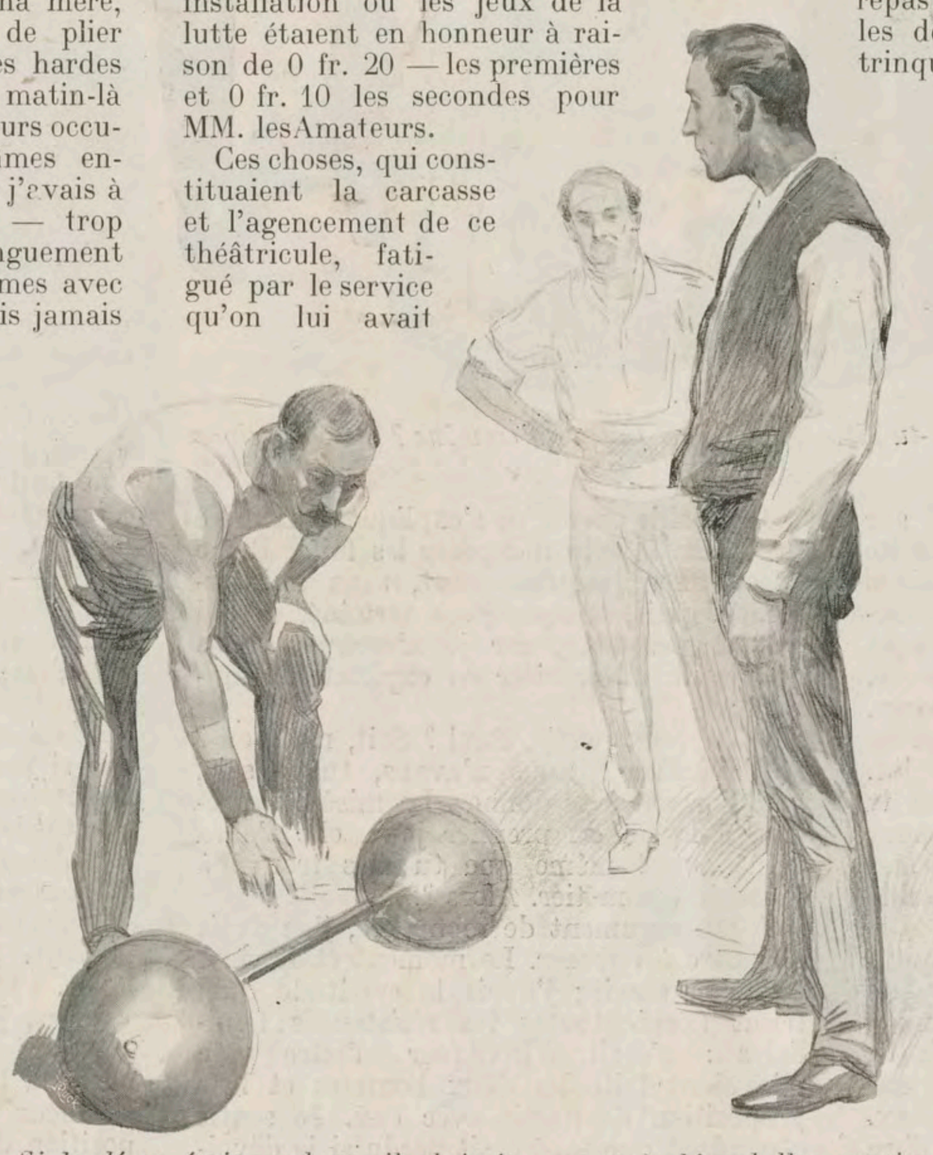
I

La baraque de Mange-Matin, s'élevait sur les Quinconces.

Sa pauvre simplicité jurait avec l'installation luxueuse d'un manège à deux étages et d'un théâtre de féeries entre lequels elle était encaissée. Elle semblait une ruine, une loque oubliée là, par mégarde. On eût dit d'une tache d'obscurité dans une nappe de lumière.

Une ligne de quinquets fumeux, dont le vent couchait la flamme, jetait une clarté pénible et vacillante sur l'estrade qui surplombait le sol et commandait l'entrée des arènes. Car ceci, s'appelait les arènes. Cette appellation était, je crois — avec le peplum dans lequel se drapaient les hommes en parade — les seules choses que l'antiquité eût transmise à cette rudimentaire installation où les jeux de la lutte étaient en honneur à raison de 0 fr. 20 — les premières et 0 fr. 10 les secondes pour MM. les Amateurs.

Ces choses, qui constituaient la carcasse et l'agencement de ce théâtricule, fatigué par le service qu'on lui avait imposé sous tous les soleils, sous toutes les pluies respiraient la vétusté. Les toiles sur lesquelles l'eau des averses avaient dilué les poussières accumulées accusaient des balafres couleur de suie, les grossières peintures de l'enseigne, craquelées, élimées, presque incolores offraient aux yeux comme un rébus détérioré des motifs qu'elles avaient voulu représenter au temps de leur splendeur.



Si le décor était modeste, il abritait souvent de bien belles parties.

Des bancs, des vestiges de bancs, s'échelonnaient en gradins, face à l'emplacement réservé aux lutteurs, à l'intérieur de la baraque, plus minable encore que ne l'était la façade. Ce luxe des places assises, était au reste, exclusivement réservé aux premières à quatre sous. La clientèle des secondes s'entassait debout, dans la promiscuité étroite d'un emplacement qui lui était dévolu. De la sciure de bois, épandue à terre dessinait l'endroit consacré aux lutteurs. Lorsque la pluie, trop violente, filtrait à travers la bâche qui protégeait les arènes contre les intempéries du dehors, les hommes aux prises roulaient dans une poussière de bois coagulée qui leur collait au torse. Une demi-douzaine de lampes, pas plus — et encore toutes ne fonctionnaient pas avec une égale bonne volonté — éclairaient ce misérable réduit où chaque soir et le dimanche en matinée s'entassaient les fanatiques de la lutte.

Si le décor était modeste, il abritait souvent de bien belles parties. On ne se tirait pas alors la bourre comme on se la tire aujourd'hui, et il faut bien se pénétrer de cette idée que le spectacle auquel l'amateur est convié de nos jours, n'a qu'un rapport assez éloigné avec celui que l'on offrait à cette époque.

La foule affluait chez Mange-Matin comme elle se portait avec enthousiasme dans toutes les arènes similaires.

Bordeaux, berceau de la lutte en était et en est restée d'ailleurs la cité académique.

Mange-Matin et sa troupe prenaient leurs repas chez un petit traiteur du quai, où les débardeurs avaient coutume de venir trinquer sur le comptoir. C'est là que le jour de notre arrivée — nous avions passé une après-midi et une nuit en chemin de fer — le père Bernard me conduisit. Il savait y trouver le propriétaire des grandes arènes où il voulait me faire débuter et, aussi, son fils Félix qui travaillait dans une arène concurrente, mais amie.

« Eh bé ! Mange Matin », cria-t-il avant même d'avoir fermé la porte, « je t'amène un homme ! Et tu demandes s'il est haut, dis ! »

Toute la tablée se retourna. Je saluai d'un geste maladroit les dix ou douze hommes qui s'arrêtèrent de manger et m'observèrent.

« Et où es-tu allé le dénicher pour le trouver si grand que ça ? » fit celui qui s'appelait Mange-Matin.

« Il est de Sorgues ; Pietro et moi l'avons ramené d'Avignon. »

Le père Bernard cligna légèrement de l'œil ; Mangé-Matin s'en vint lui parler à l'écart, bas, très bas. Le dialogue fut d'ailleurs bref.

A suivre.

PAUL PONS

Illustrations de DE PARYS.

Imprimerie de la *Vie au Grand Air*, Paris. — H.-L. MOTTI. *Le Gérant* : CAMILLE LECESTRE.